

# 产业创新动态

2020 年第 3 期（总第 410 期）

中国科学技术发展战略研究院

产业科技发展研究所主办

2020 年 1 月 19 日

## 美欧日发布《联合声明》进一步扩大 WTO 产业补贴禁令的范围

2020 年 1 月 14 日，美国、欧盟和日本在美国华盛顿发布《联合声明》，提议在 WTO 范围内更广泛地禁止各种形式的政府支持，并要求各国政府采取更多行动，证明对企业的援助不会扭曲贸易行为。该建议针对的是中国经济模式的核心部分，旨在堵住中国政府“利用”WTO 规则中的漏洞，以防止中国企业依靠政府支持获得对外国对手的优势。这份长达 3 页的《联合声明》将扩大世贸组织现有补贴禁令的范围，对我国参与世界贸易形成联合约束。

美国贸易代表罗伯特·莱特希泽（Robert E. Lighthizer）、欧盟贸易委员菲尔·霍根（Phil Hogan）和日本经济贸易和工业大臣梶山弘志（Kajiyama Hiroshi）讨论了关于产业补贴的相关问题，就加强世界贸易组织（WTO）现行产业补贴规则的方式进行了交流，并就下列问题达成一致：

1. 进一步扩大 WTO 产业补贴禁令的范围。《补贴与反补贴措施协议》（ASCM）第 3.1 条关于产业补贴的规定中加入了无条件禁止性补贴条款：（1）无限担保；（2）在无可靠重组计划的情况下，对资不抵债或濒临破产的企业进行的补贴；（3）对产能过剩的部门或行业中无法从独立商业来源获得长期融资或投资的企业进行的补贴；（4）特定的直接债务免除。除此之外，部长们同意将继续讨论确定禁止性补贴的范围和无条件禁止性补贴的其他类别。

2. **针对产业补贴的举证责任倒置方面。**对于其他具有有害性的补贴类型，建立举证责任倒置的机制，即补贴成员需证明所涉补贴不存在对贸易或产能的严重负面影响。本类别中讨论的补贴包括但不限于：过度的大额补贴；支持不具竞争力的公司并阻止其退出市场的补贴；在缺乏私营经济参与的情况下，造成大量产能的补贴；只降低用于内销而非外销的同类产品的成本投入的补贴。如果发现存在这类补贴并且无法证明不存在严重负面影响，补贴成员必须立即取消所涉补贴。

3. **针对产业补贴透明性问题。**部长们建议在 ASCM 第 25 条中加入新的通报激励措施。对其他成员方反向通报中提供的成员方未通报的补贴，除非补贴成员在规定的时间内以书面形式提供了所需信息，否则此类未通报补贴视同禁止性补贴。

4. **针对国企补贴问题。**部长们讨论了确保将像国企这类实体纳入“公共机构”范围的重要性。在确定某一实体是公共机构时不必认定该实体“拥有、行使或被授予政府权力”。

5. **针对强制技术转让方面。**部长们讨论了旨在防止第三国进行强制技术转让的核心规则可能包括的内容，认为有必要与其他 WTO 成员就解决强制技术转让问题的必要性以及承诺采取有效手段停止有害的强制技术转让政策和做法达成共识。有效手段包括出口管制、出于国家安全目的的投资审查、各国的其他执法手段和新规则的制定。

（产业所 刘如 整理）

## 英国研究人员发明世界首个仿生神经元芯片

英国巴斯大学的研究团队近日研发出一种可再现生物神经元电行为的硅芯片。利用这种方法，科学家有望开发出仿生芯片来修复神经系统中因病导致功能异常的生物电路，该研究成果发表于 12 月初的《自然·通讯》杂志。

科学家们一直在研究制造更加类似生物神经元的芯片模型。但是在现代硅片上模拟天然构造依然存在着一一定缺陷。芯片虽然在处理某

些计算任务时可能比任何人都要快数百万倍，但神经元芯片的响应活动一旦与真实生物神经元差之毫厘，最终执行效果很可能将谬以千里。

英国巴斯大学物理系阿兰·诺格里特教授团队与布里斯托大学、苏黎世大学和奥克兰大学等合作，设计了一种微电路模仿离子通道，可以以类似生物神经元的方式整合原始神经刺激并做出响应。之后，研究团队在硅芯片中再现了大鼠单个海马神经元和呼吸神经元的活动。通过 60 个电刺激方案，他们发现固态神经元产生的电响应，几乎和生物神经元一模一样。

研究人员表示，呼吸神经元（比如他们建模的神经元）耦合呼吸节律和心脏节律与呼吸性窦性心律不齐有关。因年龄或疾病而丧失这种耦合是睡眠呼吸暂停和心力衰竭的一种预后。他们认为，一种像呼吸神经元一样适应生物反馈的装置或许可以在未来提供一种潜在的治疗方法。

（产业所 冉美丽 整理）

### **2019 年全球半导体销售额 4183 亿美元 同比下降 11.9%**

美国市场研究机构 Gartner 发布了 2019 年全球半导体厂商销售额排行榜，在 2017 至 2018 年连续排在榜首的韩国三星电子由于主力产品存储芯片的行情恶化而退居第 2。在面向服务器的 CPU（中央处理器）需求复苏等背景下，该领域市场份额占据压倒性优势的英特尔时隔三年再次重返榜首。

Gartner 统计，2019 年全球半导体销售额同比下降 11.9%，至 4183 亿美元。尤其是行情显著恶化的存储芯片，销售额同比减少 31.5%。

三星 2019 年半导体销售额为 522 亿美元，同比减少 29.1%。英特尔销售额为 657 亿美元、同比微减 0.7%。失去榜首位置的三星握有全球 4 成的存储芯片市场份额，存储芯片占到其半导体业务的 8 成以上。由于数据中心的建设需求扩大等因素，2017-2018 年出现了被称为“超级周期”的行情繁荣期，但各公司的增产等导致市场行情恶

化。销售额排名第3的韩国SK海力士、第4的美光科技两家公司的半导体销售额也大幅下滑。

推动英特尔重返榜首的是其市场份额超过9成的面向数据中心的CPU。2019年上半年正值客户企业投资周期中青黄不的接时期，业务被迫陷入停滞，但下半年用于AI（人工智能）运算的高性能产品需求出现大幅增长。面向数据中心的年销售额估计也超过了2018年的实际业绩。

日本企业当中，大型存储芯片企业KIOXIA排名第9。2018年由于6月份从东芝独立出来，仅统计下半年数字，因此跌出了前10。

（产业所 朱焕焕 整理）

### 新能源汽车后补贴时代 技术路线之争开启

近日，工业和信息化部部长苗圩表示新能源汽车补贴在今年7月1日不会再退坡，但业内认为新能源汽车的“大补贴时代”已成过去，在这个转折点上，“哪条技术路线更符合中国国情”的问题重新引发争议。

中国工程院院士、防化研究院研究员杨裕生在中国电动汽车百人会论坛上指出，新阶段最佳的新能源汽车技术路线应该是以微小型纯电动车为突破口，大中型车发展纯电驱动增程式。对此，他给出的理由是，低速电动车真正节能减排，且适应三四线城市、城镇结合部及农村几亿人民的迫切需求，还可以用铅炭电池，更加安全。而增程式电动汽车由于不存在里程安全、充电、价格、电池寿命五大焦虑，最宜市场化。但此前的情况是，低速电动车因在一些方面不规范被整治，而增程式电动车也因未被列入科技部的“三纵”推广车型中未能获得较大发展。

与杨裕生不同，大部分专家并未动摇以纯电动车发展为主的路线，但提出在技术指引等方面需要做一些改进。国家新能源汽车创新工程专家组组长王秉纲表示，在过去以续航里程来指引技术要求的情况下，

许多纯电动车过度追求能量密度和续航里程，造成有些电池单体经常会在过充的状态，成为电动车火灾隐性的原因，未来不应再单纯追求续航里程等指标，建议企业沉下心来做好产品的品质和安全。

加州大学戴维斯中国交通能源中心主任王云石对此持相似观点，在电动汽车上使用超过日常需要的超重电池既浪费资源也浪费钱。而经过实际出行数据及模型测算，110km 纯电动和 210km 纯电动车能满足 90%和 99%的人除了节假日大部分时间日常里程需求。而考虑到低温季节的续航里程会降低 30%，以及加上 10%山地、重荷等因素，这两个数字为 183km 纯电动车和 350km 就完全可以满足需求。

但考虑到电动车的高端消费需求，王秉纲建议未来可以将纯电动汽车分成两大类——普及型和高端型。其中，普及型不要求过高的续航里程，大约为 300 公里左右，且其成本在没有补贴的情况下具备跟同级燃油车竞争的条件；而高端型要求续航里程比较高，可能在 500 公里以上，这类车代表了电动车许多新技术，对成本的承受能力比价高，不在乎补贴。

与此同时，氢燃料电池汽车作为完全脱碳的新能源汽车路线，也成为新的发展方向。此前，虽然国家对纯电动车和插电式混动车等进行了补贴退坡，但氢燃料电池汽车仍实施高额补贴且不退坡。根据去年发布的最新补贴政策，燃料电池汽车在过渡期内（2019 年 3 月 26 日至 2019 年 6 月 25 日）按 2018 年对应标准的 0.8 倍补贴。目前虽已过渡期，但之后的燃料电池补贴政策尚未发布。

（产业所 苏楠 整理）

### **众泰汽车 2019 年预亏损 60 亿-90 亿元，净利同比暴跌 850%-1225%**

近日，众泰汽车发布 2019 年度业绩预告显示，2019 年预计亏损 60 亿元-90 亿元，与上年同期盈利 7.99 亿元的业绩相比暴跌 850%至 1225%。众泰汽车在公告中表示，受宏观经济形势的影响汽车行业整体景气度不高，公司汽车销量大幅下降，导致公司营业收入大幅下降，

经营成本相对上升，造成经营亏损较大。根据谨慎性原则，拟计提大额商誉减值准备，预计计提商誉减值准备约为 60 亿元左右，具体金额尚待相关机构进行评估后确定。

稍早前，众泰汽车公布了 2019 年前三季度业绩报告，报告显示报告期末公司总资产为 308.52 亿元，归属于上市公司股东的净资产 168.10 亿元，分别下跌 5.01%和 4.32%。同时其前三季度营收为 54.01 亿元，同比暴跌 59.59%；归属于上市公司股东的净利润为-7.60 亿元，同比暴跌 283.02%

糟糕的财务报表与众泰汽车低迷的销量不无关系。根据乘联会销量数据显示，2019 年众泰汽车（不包括君马）品牌销量仅为 11.66 万辆，与去年同期相比腰斩近 50%。另外，众泰汽车（不包括君马）品牌 12 月新车产量为 3000 辆左右，全年新车生产总量仅为 11.48 万辆。值得注意的是，众泰汽车目前尚无国六车型，在售产品均为国五排放标准，除新能源车型之外，均处于停产在售状态，这也导致众泰汽车在国六地区无法销售。

对此，有业内人士表示，众泰汽车目前面临较为严重的财务危机，一方面旗下产品因排放政策和技术研发原因无法销售；一方面经销商退网、资金链危机、拖欠供应商大额资金而被起诉，2020 年众泰汽车难有起色。

众泰汽车成立于 2003 年是中国最早的一批自主品牌车企之一。从 2008 年首款模仿丰田大发特锐的众泰 2008 下线，众泰汽车恰好踩中了国内 SUV 市场的蓬勃发展期。2015 年凭借旗下 T600、大迈系列车型众泰汽车全年累计销量达到 22 万辆，2016 年、2017 年其销量更是达到 33 万辆、31.7 万辆。然而进入 2018 年众泰汽车全年销量跌落至 23.4 万辆，同比下滑 26.23%，与其 48 万辆的年销量目标相去甚远。销量下滑也直接导致众泰汽车 2018 年全年营收仅为 147.6 亿元，同比降低 29%，归属于上市公司股东的净利润 7.99 亿元，同比降低 36%。

为了缓解国内主要市场无车可卖的情况，时隔国六排放标准施行半年之后，众泰汽车已经发布全新满足国六排放标准的 TS5 车型，新车预计在今年一季度正式上市销售，不过从目前的市场环境和销售渠道来看，短期内难以获得市场认可。

（产业所 徐海龙 整理）

## 乐视网 2019 年业绩预亏 113 亿元，难逃退市命运

近日，乐视网(300104.SZ)发布了 2019 年业绩预告，预计亏损 112.8 亿元左右。上年同期亏损 41 亿元，亏损扩大 175%。按照深交所规则，乐视网或将在年报正式公告后被强制退市。

2019 年 4 月，乐视网披露 2018 年年报，净资产指标为负。按照创业板相关规定，2019 年 5 月份，乐视网被深交所作出暂停上市的决定。乐视网即将结束一年的暂停上市期。一个月前，乐视网总经理刘延峰曾表示，公司是否能够恢复上市，要看 2019 年审计报告出来后的情况，如果公司退市到三板市场，公司将继续经营。

此次业绩预告公告中称，之所以出现巨额亏损，主要原因在于在未履行《公司法》、《公司章程》等法律法规规定的上市公司审批、审议、签署程序、上市公司未授权代理人签订合同背景下，时任管理层作为签订合同人超越代理人权限签订合同并给公司造成巨额经济损失。

据财新网报道，“超越代理人权限”签订的合同主要指乐视体育在 2015 年 5 月和 2016 年 4 月引入 A+轮和 B 轮融资人时，设置了回购条款——若 2018 年 12 月 31 日之前乐视体育不能完成上市，原股东以年化投资收益率不低于 12%的现金形式回购，并且回购责任由乐视网、乐乐互动和北京鹏翼共同承担。

乐视网公告中表示，截至报告期末，公司违规对乐视体育担保案已经有乐视体育 18 方投资人对公司提起仲裁，其中 15 起仲裁案已经出具仲裁结果，其他 3 起仲裁案仍在审理过程中。已经出具结果的

15 起仲裁均为公司败诉，公司在充分评估未决仲裁结果，及未来潜在被诉的可能性后，基于审慎性考虑，计提乐视体育、乐视云案件负债约 98 亿余元。

乐视网还称公司目前正在积极要求贾跃亭对上市公司关联债务问题负责，并责成贾跃亭及其关联方以现金或其所持股权和资产，解决其对上市公司构成的实际债务，但截至目前，非上市体系债务处理小组的解决计划中，并未通过现金方式偿还，上市公司短期无法获得现金支持，因资金缺乏导致的上市公司经营困境并不能直接、有效解除。

2019 年 10 月 13 日，贾跃亭向美国特拉华州破产法院申请个人破产重组，其所提债务重组方案的核心是以贾跃亭持有的 40.8%FF 股权装入还债信托，以信托中的 FF 股权权益来置换所欠债务。但该方案目前并未得到多数债权人（三分之二以上）的认可。如果贾跃亭的债务重组方案最终未获得通过，则将转为个人财产破产清算。

目前，据贾跃亭方面透露，其所欠债务总金额共 32 亿美元，资产分为国内和国外两部分，国内资产已完全被冻结，包括中信银行和招商银行的 8.8 万美元存款、价值约 474 万美元的房产以及价值约 2.17 亿美元的股权。国外资产即 FF 股权，据 FF 披露，目前贾跃亭持有的 FF 股权价值约为 12 亿美元。

（产业所 王罗汉 整理）